

17. Wahlperiode

Antrag

der Piratenfraktion

Einführung eines bezahlbaren Sozialtickets, das seinen Namen verdient

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat von Berlin wird aufgefordert,

- den Preis des „Berlin-Ticket S“ auf 20 Euro festzusetzen,
- den Berechtigtenkreis des „Berlin-Ticket S“ auf Menschen mit geringem Einkommen auszuweiten,
- den Geltungsbereich des „Berlin-Ticket S“ auf die Tarifzonen A-B-C auszuweiten,
- ermäßigte Einzel- und Mehrfahrten-Fahrscheine für Berechtigte einzuführen,
- den Zuschuss des Landes, den die Verkehrsunternehmen für das „Berlin-Ticket S“ erhalten, auf Grund valider Daten zu berechnen, die von unabhängigen Verkehrsexperten wissenschaftlich ermittelt werden und dabei von den Kosten auszugehen, die den Verkehrsbetrieben tatsächlich durch die Bereitstellung des „Berlin-Ticket S“ entstehen.

Dem Abgeordnetenhaus von Berlin ist jährlich spätestens bis zum 31. März über die Entwicklung der Nutzeranzahl und -quote, die Kostenentwicklung, aktuelle Entwicklungen der Durchführung sowie die Entwicklung der Einnahmen zu berichten.

Begründung

In seiner Sitzung am 13. September 2012 hat der Aufsichtsrat des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) der Erhöhung des „Berlin-Ticket S“ von derzeit 33,50 Euro auf 36 Euro zugestimmt. Bereits am 19. Juni 2012 hatte der Berliner Senat diese Preiserhöhung auf seiner Sitzung beschlossen. Damit wird der Landeszuschuss von 12,5 Millionen Euro im Jahr 2012 um 1,4 Millionen Euro auf 11,1 Millionen Euro im Jahr 2013 gesenkt. Dies entspricht dem Niveau von 2011.

Bis 2003 wurde das „Sozialticket“ zu einem Preis von 20 Euro angeboten, was dem Mobilitätsanteil im Sozialhilferegelsatz entsprach. Der Berliner Senat stellte im Herbst 2003 im Rahmen seiner umfangreichen Kürzungen im Bildungs- und Sozialbereich mit dem Doppelhaushalt 2004/2005 den Landeszuschuss an die Verkehrsbetriebe für ermäßigte Tickets für Sozialhilfebeziehende ein. Daraufhin strichen die S-Bahn Berlin sowie die landeseigenen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) die ermäßigten Monatskarten für Sozial- und Arbeitslosenhilfeberechtigte ersatzlos aus ihrem Angebot. Rund 600.000 betroffene Berlinerinnen und Berliner sollten fortan 60 Euro für die Monatskarte zahlen. Damit waren viele Menschen mit geringem Einkommen von der Mobilität in Berlin ausgeschlossen. Erwerbsloseninitiativen, Gewerkschaften, Sozialverbände, Wohnungslose und sich solidarisierende Studierende protestierten monatelang für die Wiedereinführung eines Sozialtickets und eine andere Fahrpreispolitik in der Hauptstadt – mit zwiespältigem Erfolg: Zwar wurde das Sozialticket zum 1. Januar 2005 wieder eingeführt, allerdings zu einem weit höheren Preis von 32 Euro. Bereits nach wenigen Monaten wurde der Preis auf 33,50 Euro erhöht.

Die Berechnung des Landeszuschusses – in diesem Jahr 12,5 Millionen Euro – erfolgt bislang nicht transparent und ohne Erhebung valider Daten zu den Kosten, die den Verkehrsbetrieben für die Bereitstellung des Tickets tatsächlich entstehen. Diese können nur durch unabhängige Expertinnen und Experten ermittelt werden.

Für die Teilnahme an der Gesellschaft ist Mobilität eine unverzichtbare Voraussetzung. Soziale Kontakte, Einkäufe, Arztbesuche, Erwerbsarbeit oder Jobsuche sind nur möglich, wenn Mobilität gewährleistet ist. Die Anforderungen des Arbeitsmarktes setzen Flexibilität und Mobilität auch über weite Entfernungen voraus. Erwerbslose und Menschen mit geringem Einkommen sind besonders auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen, weil sie sich kein Auto leisten können.

Allerdings sind 2012 im Hartz-IV-Regelsatz von 374 Euro für eine alleinstehende erwachsene Person (Regelbedarfsstufe 1) lediglich 23,54 Euro für sogenannte Verkehrsdienstleistungen vorgesehen. Dazu gehören Fahrkarten für Bus, U- und S-Bahn, die Anschaffung und Reparatur eines Fahrrades, Bahnfahrten für Verwandtenbesuche und ähnliches.

In Berlin liegt die Zahl derjenigen, die Anspruch auf das „Sozialticket“ haben, in den letzten Jahren relativ konstant bei rund 700.000 Menschen. Aber nur knapp 150.000 Berlinerinnen und Berliner nutzten zuletzt das „Sozialticket“ – ein deutliches Zeichen dafür, dass das Ticket viel zu teuer ist. Das derzeitige Berliner „Sozialticket“ hat seinen Namen nicht verdient. Der Senat fordert für das „Sozialticket“ über 50 Prozent mehr, als die Bundesregierung Erwerbslosen und Sozialhilfebeziehenden zugesteht.

Bezieher/innen von Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende sind qua Gesetz verpflichtet, sich bundesweit auf Jobs zu bewerben. Ihnen wird aber finanziell noch nicht einmal ermöglicht, sich bei Arbeitgebern im gesamten Stadtgebiet vorzustellen. Leistungsbeziehende sind gezwungen, in ganz Berlin nach „angemessenem“ Wohnraum zu suchen. Berlin gilt als einheitlicher Vergleichsraum; das gesamte Stadtgebiet wird als Bezugsbasis angesehen, weil es verkehrsmäßig so gut vernetzt sei, dass auch ein Umzug an den Stadtrand nicht unzumutbar wäre. Allerdings können sich Leistungsbeziehende diese Fahrten im vergleichsweise guten öffentlichen Nahverkehr nicht wirklich leisten.

Bis zur Einführung des fahrscheinlosen Nahverkehrs in Berlin kann nur ein bezahlbares Sozialticket, das seinen Namen auch verdient, garantieren, dass sich alle Berlinerinnen und Berliner mit geringem Einkommen Mobilität in dieser Stadt auch leisten können.

Berlin, den 30. Oktober 2012

Herberg Spies
und die übrigen Mitglieder der
Piratenfraktion